

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Pendekatan pembangunan berorientasi pertumbuhan yang selama ini menjadi “*icon*” negara-negara berkembang dalam mengejar ketertinggalannya dari negara-negara kapitalis maju, atau yang lebih dikenal dengan paradigma pertumbuhan, telah membawa sejumlah perubahan penting. Disamping berbagai prestasi yang berhasil dicapainya, tercatat sederatan persoalan pelik yang turut memperburuk citra pembangunan dengan orientasi diatas. Diantaranya adalah semakin panjangnya barisan kemiskinan, meningkatnya pengangguran, beratnya beban hutang luar negeri yang harus ditanggung, degradasi kualitas lingkungan hidup secara terus menerus, proses dehumanisasi tersamar yang nyaris tak terkontrol, dan masih banyak lagi. Untuk implikasi terkahir ini, apresiasi terhadap manusia hanya ditempatkan sebatas kontribusinya terhadap pembangunan (Tjokrowinoto, 1996:28).

Pada tingkat yang paling nyata, terjadi eliminasi peran masyarakat disatu sisi dan dominasi negara di sisi lain. Tidak heran kalau partisipasi menjadi wacana sentral pembangunan selama beberapa dekade terakhir sebagai wujud kritik, sekaligus kontribusi terhadap upaya perubahan paradigma pembangunan menuju paradigma yang lebih manusiawi, tercerahkan dan menyentuh nilai-nilai mendasar dari pembangunan.

Pembangunan yang dijalankan selama ini telah mengeliminasi peran dan posisi masyarakat untuk secara utuh ditaklukkan dibawah dominasi dan hegemoni negara. Dalam kerangka kerja yang demikian, perhatian hanya akan difokuskan

pada hitungan-hitungan ekonomi makro yang memang langsung berhubungan dengan legitimasi suatu pemerintahan. Implikasinya adalah tidak adanya jaminan keberlangsungan kebijakan. Masa depan kebijakan sepenuhnya bergantung pada inisiatif dan sumberdaya yang disediakan pemerintah.

Orientasi yang bersifat *supply-driven* itu coba dirombak dengan meletakkan manusia pada pusat lingkaran konsentrik pembangunan, sedangkan dimensi-dimensi pembangunan lainnya (ekonomi, politik, sosial, budaya, hukum, lingkungan dan sebagainya) berperan sebagai pendukung realisasi eksistensi manusia. Dalam konteks yang demikian, manusia tidak hanya dilihat sebagai tujuan atau objek utama pembangunan tetapi juga sekaligus menjadi aktor sentral yang peran dan kontribusinya menentukan masa depan pembangunan itu sendiri. Dengan cara pandang seperti itu, kapasitas manusia mendapat prioritas utama, dan oleh karenanya dijadikan semacam *benchmark*. Artinya, kinerja pembangunan hanya akan dinilai baik atau buruk sejauh dapat meningkatkan kapasitas manusia atau mengeliminasi. Hal itu sejalan dengan pemikiran pembangunan kontemporer dimana pembangunan dilihat sebagai proses pengembangan kapasitas personal dan institusional untuk dapat memobilisasi dan mengelola sumberdaya yang dimiliki guna meningkatkan kualitas hidup yang sesuai dengan aspirasi masyarakat (Korten, 1990:67).

Dua puluh tahun yang lalu, negara-negara maju memulai langkah dalam reformasi sistem pemerintahannya dengan mendefinisikan ulang peran pemerintah dalam konteks pasar maupun masyarakat. Dengan pendefinisian ulang peran pemerintah itu, maka diketahui mana sektor-sektor yang memang layak dipertahankan untuk diurus oleh negara dan mana yang bisa diserahkan pengelolaannya baik kepada pasar maupun kepada masyarakat. Di Inggris misalnya,

Margaret Thatcher memulai dengan memunculkan wacana privatisasi baik dalam arti menswastakan sektor-sektor pemerintah yang memang sudah harus diserahkan pada mekanisme pasar, maupun dengan memperkenalkan sistem manajemen perusahaan swasta dalam sistem manajemen pemerintahan (Purwoko : 2002 : 3)

Pandangan di atas sangat dipengaruhi oleh paling tidak dua hal, *pertama*, paham liberal yang menghendaki peran negara yang minimal dan mendorong tumbuh suburnya peran swasta dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan stabilitas politik. *Kedua*, adanya kepercayaan bahwa sektor swasta mampu bertindak lebih efektif dan efisien dalam menyediakan barang dan jasa, sehingga keinginan untuk membuat sektor publik lebih efektif dan efisien tidak lain harus dilakukan dengan mengadopsi sistem manajemen swasta. Ide swastanisasi berkembang kemudian tidak saja di dataran Eropa, melainkan juga di Amerika Serikat pada masa Reagan maupun Bush. Bahkan negara-negara berkembang pun mulai melakukan itu, terutama dalam dekade 90-an, meskipun dalam kondisi sektor swasta yang stagnan (Purwoko : 2002 : 4)

Pelayanan publik di Indonesia sulit diakses rakyat miskin. Demikian salah satu kesimpulan Bank Dunia yang dilaporkan dalam *World Development Report 2004* (Kompas, 23/9/2003). Kesimpulan ini bukan hal baru. Bukan saja sulit diakses kelompok miskin, tetapi juga menjadi salah satu penyebab ekonomi biaya tinggi (*high cost economy*) yang membebani kinerja ekonomi.

Menanggapi kegagalan birokrasi dalam memberi layanan publik yang memadai, masyarakat dan pemerintah menawarkan solusi privatisasi. Privatisasi telah dianggap sebagai salah satu alternatif paling tepat yang bersifat generik. Dalam peran serta swasta yang terjadi adalah pengalihan penyelenggaraan pelayanan publik dalam bentuk manajemen, kepemilikan, investasi, atau operasi suatu utilitas

publik dari pihak pemerintah kepada mitra swasta. Ada beberapa opsi kerja sama dengan mitra swasta diantaranya, yakni kontrak jasa, kontrak manajemen, konsensi, sewa (*leasing*), pola BOT, dan swatanisasi penuh.

Tiap opsi menawarkan lingkup kerja sama yang berbeda. Kontrak jasa mempunyai tujuan dan durasi kontrak yang terbatas, yang dapat mencakup pekerjaan desain, studi, supervisi, perbaikan, penagihan, pembacaan meter. Pembayaran kepada mitra swasta didasarkan pada input, output atau penawaran. Kontrak manajemen diberikan kepada mitra swasta karena keahlian yang dimiliki dengan resiko operasi menjadi tanggung jawab mitra swasta. Durasi kontrak sekitar 3-5 tahun atau 25 tahun. Dalam kontrak manajemen tidak dilakukan investasi oleh mitra swasta. Pembayaran berdasarkan biaya manajemen (*management fee*). Kontrak sewa atau *leasing* berupa "sewa" tahunan untuk pengelolaan, operasi, pemeliharaan, tidak melibatkan investasi. Alasan sewa karena sumber daya manusia yang terbatas serta kendala dalam peraturan kepegawaian publik.

Kontrak konsesi atau *franchasing* sama seperti kontrak sewa tetapi mitra swasta dapat melakukan investasi. Durasi kontrak selama 25 tahunan. Dalam konsensi biasanya ada masa transisi (*lead time*) selama 2 tahunan karena diperlukan identifikasi resiko dan telaahan kondisi awal.

Pola BOT (*Build-Operate-Transfer*) atau semacamnya diperlukan karena adanya kebutuhan modal yang besar untuk pembangunan. Durasi kontrak sekitar 10 tahunan. Swastanisasi penuh merupakan pengalihan seluruh urusan kepada mitra swasta. Namun, karena utilitas publik bersifat monopoli, maka konsumen membutuhkan perlindungan terhadap kesewenangan penyelenggara (swasta). Penentuan tarif dan standar pelayanan serta pembatasan keuntungan jangka pendek merupakan hal yang perlu dikendalikan. Berikut di jelaskan dalam tabel

mengenai opsi-opsi peran serta swasta (privatisasi) dapat dilihat dibawah ini.

Tabel 1.1

Opsi-opsi Peran Serta Swasta

Opsi	Pengelolaan	Pemeliharaan	Investasi	Pemilikan	Durasi (tahun)
Jasa	Swasta	Publik	Publik	Perum	1 – 3
Manajemen	Swasta	Swasta	Swasta-Publik	Perum	3 – 5
Sewa	Swasta	Swasta	Swasta-Publik	Perum	10 – 20
BOT	Swasta	Publik	Swasta	Persero	20 – 30
Konsensi	Swasta	Swasta	Swasta	Persero/Perum	> 10
Swastanisasi	Swasta	Swasta	Swasta	Persero	Perpetuitas

Sumber : Bapenas diolah

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa opsi-opsi tersebut merupakan bentuk-bentuk peran serta swasta dalam pembangunan khususnya dalam memberikan pelayanan. Ikutnya swasta dalam memberikan pelayanan dikarenakan pemerintah menghadapi hambatan baik berupa pendanaan dan pengelolaan.

Menurut data Departemen Pekerjaan Umum, kebutuhan akan infrastruktur transportasi penting dan perlu di dalam meningkatkan ekonomi nasional dan daerah dan kebutuhan tersebut tidaklah sedikit. Dalam hal ini, Indonesia yang pada awal tahun 1993 memiliki 65.300 km jalan nasional dan jalan provinsi diperkirakan akan mendapatkan tambahan panjang jalan sekitar 10.000 km pada akhir 1998. Kenyataannya, apabila demikian halnya, Indonesia menjadi negara yang memiliki pertumbuhan panjang jalan yang tercepat kedua di Asia Pasifik dengan pertumbuhan sebesar 7,25 persen selama 1985 - 1994. Untuk itu diperlukan dana yang relatif besar apalagi terdapat ketimpangan infrastruktur transportasi.

Pada APBN 2000 pengeluaran pembangunan untuk sektor transportasi

subsektor prasarana jalan Rp 1.748,1 milyar, subsektor transportasi darat Rp 567,5 milyar, subsektor transportasi laut Rp 481,8 milyar. dan subsektor transportasi udara Rp 416,2 milyar. Sedang pada APBN 2001 pengeluaran pembangunan untuk subsektor-subsektor tersebut masing-masing naik menjadi Rp 2120,1 milyar, Rp 880,4 milyar, Rp 945,3 milyar dan Rp 822,8 milyar dengan total sebesar Rp 4768,6 milyar. Pengeluaran pembangunan untuk subsektor transportasi prasarana jalan, transportasi darat, laut dan udara adalah kedua setelah pengeluaran pembangunan sektor pendidikan, dan lain-lain yang sebesar Rp 9.700,7 milyar.

Bagaimanapun juga pengeluaran pembangunan untuk subsektor transportasi ini masih belum memadai dibandingkan dengan kebutuhan. Oleh karena itu sektor swasta dilibatkan untuk membantu membangun subsektor ini. Kalau dirata-rata, swasta harus menyumbang 90% dari kebutuhan maka bila Rp 4.768,6 milyar itu 20 persen. Pihak swasta perlu menyumbang Rp 19.074,4 milyar. Perhitungan kasar menghasilkan kebutuhan dana sebesar Rp 4.768,6 milyar dari pemerintah dan Rp 19.074,4 milyar dari swasta atau Rp23.843,0 secara totalitas.

Perhitungan lain menunjukkan bahwa pembangunan yang saat ini dianggap memiliki nilai pengembalian yang paling besar secara nasional adalah Rp 5,5 trilyun yang diarahkan untuk mendanai pemeliharaan jalan. Ini menjadi dilema karena *economic return* tinggi akan selalu muncul di daerah yang memiliki lalu lintas yang tinggi pula. Hal ini menyebabkan konsep prasarana jalan, misalnya sebagai pemicu pembangunan ekonomi daerah, terutama di KTI tidak akan mendapat tempat dalam keseluruhan program pengembangan transportasi di Indonesia.

Penyediaan dana sub sektor jalan, misalnya lagi, berkisar antara 45 - 68 persen anggaran sektor perbandingan dan 5,6 – 12,89 persen dari anggaran nasional karena sifatnya anggaran yang terfluktuasi maka programnyapun

tersendat-sendat. kebutuhan pembiayaan infrastruktur transportasi itu meliputi:

1. untuk investasi baru; dan
2. untuk pemeliharaan infrastruktur transportasi yang sudah ada.

Dengan adanya krisis ekonomi maka pemerintah cenderung melakukan pembiayaan defisit (*deficit financing*). Dalam hal ini pembiayaan pembangunan dapat dibagi ke dalam:

1. pembiayaan pembangunan oleh pemerintah (pusat dan daerah); dan
2. pembiayaan pembangunan oleh swasta

Pembiayaan tersebut di atas berdasarkan pada prinsip-prinsip dasar pembiayaan pembangunan, yaitu:

1. konsep dasar yang meliputi: resiko, hasil dan keamanan;
2. proses finansial: mobilisasi dana, intermediasi, transformasi jatuh waktu, transfer resiko, dan alternatif pembiayaan (saham, obligasi dll).
3. mekanisme finansial kelembagaan (perbankan dan non perbankan), instrumen dan pasar (uang, modal).

Sementara itu, Menurut Menko Perekonomian Boediono yang dikutip harian Suara-Karya (28 Januari 2008) pemerintah menggenjot pelaksanaan program percepatan pembangunan infrastruktur selama 2008-2009. Ini akan menjadi faktor internal pendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia di tengah perlambatan perekonomian global. Dengan adanya perlambatan ekonomi global, pemerintah fokus pada faktor-faktor pertumbuhan ekonomi domestik atau internal. Infrastruktur adalah program yang harus diprioritaskan pada tahun 2008-2009. Percepatan pembangunan infrastruktur akan memberikan dorongan pertumbuhan ekonomi, sehingga Indonesia tidak harus mengandalkan faktor eksternal. Apalagi APBN 2008 mengalokasikan dana cukup besar untuk percepatan pembangunan infrastruktur

sehingga harus dioptimalkan. "Optimalisasi harus dilakukan baik dari sisi percepatan pencairan, penggunaannya, maupun sasaran dan arahnya,".

Kebijakan pemerintah untuk meningkatkan peran swasta sebagai mitra dalam melakukan pelayanan infrastruktur publik seperti jalan tol, air bersih, dan pengelolaan sampah terus dilakukan. Sejak kebijakan ini digulirkan tercatat cukup banyak kesepakatan kerjasama pemerintah dan swasta yang berhasil dicapai dan sudah mulai beroperasi. Semangat kerjasama pemerintah dengan badan usaha swasta ini pada dasarnya adalah untuk memenuhi tuntutan masyarakat terhadap pelayanan infrastruktur yang baik secara efisien, yang sulit sekali terwujud apabila dikelola oleh pemerintah.

Kerjasama investasi dalam infrastruktur publik ini biasanya berlangsung dalam kurun waktu cukup lama sebanding dengan biaya investasi yang umumnya relatif besar. Konsekuensinya adalah investasi panjang ini tentunya mempunyai resiko investasi yang cukup tinggi dengan *variabel* yang cukup kompleks. Di lain pihak, pelayanan yang diberikan perusahaan swasta menyangkut hajat hidup orang banyak. Prinsip-prinsip kerjasama investasi dalam infrastruktur publik bukan saja menggerakkan proses produksi serta membina hubungan produsen dan konsumen tetapi juga melindungi masyarakat yang kurang beruntung agar mendapatkan akses yang memadai terhadap pelayanan umum tersebut. Untuk itu diperlukan pengaturan guna menjamin agar kepentingan pihak-pihak yang bekerja sama dan kepentingan konsumen (masyarakat) terlindungi dari hal-hal yang merugikan salah satu pihak dan menguntungkan pihak lain.

Berikut adalah asumsi-asumsi penting yang harus dipenuhi. *Pertama*, investasi dan perdagangan sebagai realisasi dari pemulihan ekonomi tidak akan pernah tercapai jika tidak ada dukungan birokrasi yang menyediakan layanan publik



yang memadai. *Kedua*, pelayanan publik tidak bisa serta-merta diserahkan kepada swasta. Karena ternyata persoalannya bukan pada aktor ekonomi, birokrasi pemerintah atau swasta, tetapi pada tata cara pengelolaan (*governance*).

Dari sudut pandang teoretis, keputusan untuk memprivatisasi bisa didasarkan perhitungan biaya transaksi yang diakibatkannya (*transaction cost theory*) yang dikemukakan oleh Williamson (1977). Pertama-tama teori ini meyakini, organisasi ada karena memiliki biaya transaksi yang lebih rendah ketimbang dibiarkan mengikuti mekanisme pasar. Jadi pada satu titik, birokratisasi dalam organisasi dianggap lebih efisien. Tetapi jika organisasi sudah terlalu besar, dan biaya transaksi yang ditimbulkan sudah terlalu besar, sebaiknya diserahkan kembali kepada mekanisme pasar. Dalam organisasi korporasi, mekanisme ini dikenal dengan sebutan *outsourcing* (menyerahkan divisi pekerjaan kepada pihak lain).

Krisis ekonomi yang melanda Indonesia telah membawa perubahan mendasar di hampir semua kehidupan negara, baik untuk tatanan ekonomi, sosial, politik maupun budaya. Menyusul terpuruknya sektor finansial dan riil, pembangunan infrastruktur di Indonesia juga mengalami pukulan yang cukup hebat. Pada tahun 1998, sektor transportasi dan komunikasi mengalami pertumbuhan negatif sebesar 11-56 %. Hal ini disebabkan antara lain karena banyaknya proyek-proyek infrastruktur yang ditunda atau dibatalkan sama sekali. Pembangunan infrastruktur yang merupakan tulang punggung (*back-bone*) pertumbuhan ekonomi pada akhirnya menjadi sektor yang ditelantarkan pada periode paska krisis. Perhatian pemerintah selama ini lebih banyak terpusatkan pada pembenahan sektor finansial melalui restrukturisasi dan rekapitalisasi perbankan.

Tidak tertanganinya pembangunan infrastruktur telah mengakibatkan menurunnya tingkat pelayanan infrastruktur. Studi di Departemen. Kimpraswil

misalnya, memprediksi bahwa akan terjadi penurunan tingkat kinerja pelayanan jalan yang cukup substansial pada jalan nasional dan jalan provinsi. Lebih jauh lagi, banyak pengamat yang berpendapat bahwa kondisi infrastruktur pada masa mendatang akan mengakibatkan dampak ekonomi yang sangat serius mengingat bahwa dampak penurunan pelayanan infrastruktur baru akan terasa melalui tenggang waktu (*time-lag*) 1-3 tahun. Kondisi infrastruktur yang menurun (*infrastructure decay*) ini dapat sangat mengurangi *competitive advantage* Indonesia khususnya dalam menghadapi era persaingan global yang semakin ketat, Di lain pihak Indonesia juga mengalami pergeseran *paradigms* yang cukup substansial.

Desentralisasi dan otonomi daerah, sebagai akibat Undang-undang Nomor : 22 Tahun 1999 dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1999, telah menyebabkan reposisi peran pemerintah Pusat dan Daerah. Perubahan *paradigms* pembangunan dari sentralistik sektoral menjadi desentralistik dan regional akan mengakibatkan implikasi yang luas pada institusi, manajemen, pengaturan, dan sumber daya manusianya. Dengan semakin terbatasnya kondisi dan kemampuan pemerintah untuk mendanai pembangunan infrastruktur maka peran swasta akan semakin ditingkatkan. Sebelum terjadinya krisis moneter diperkirakan bahwa kebutuhan investasi di bidang infrastruktur di Indonesia untuk periode 1996-2005 sebesar US \$ 200 milyar, atau sekitar US \$ 20 milyar per tahun. Jika dibandingkan dengan kemampuan pemerintah pada periode pra-krisis dimana tingkat kemampuan pendanaan untuk infrastruktur hanya sebesar US \$ 7.2 - 8.0 milyar, maka jelas dibutuhkan sumber dana alternatif untuk meneruskan pembangunan prasarana.

Upaya-upaya terobosan untuk menyelenggarakan pembangunan infrastruktur harus dicari dan dikembangkan melalui partisipasi aktif swasta dan masyarakat. Berbagai bentuk dan model partisipasi swasta dan masyarakat dalam

pembangunan infrastruktur perlu dikaji secara mendalam dampaknya bagi kehidupan masyarakat Indonesia yang sedang dalam tahap awal proses pemulihan ekonomi. Alternatif kerja sama operasional, privatisasi, hingga divestasi aset infrastruktur merupakan opsi-opsi yang harus ditemukenali, dianalisa kelayakannya untuk diterapkan sesuai dengan kondisi Indonesia. Karakteristik lokal suatu daerah juga akan merupakan faktor penting dalam melihat kelayakan pelaksanaan suatu opsi di satu daerah, khususnya dalam menyongsong desentralisasi dan otonomi daerah.

## **1.2. Pokok Permasalahan**

Dalam penelitian ini akan dilakukan investigasi pola-pola pembangunan infrastruktur di Indonesia melalui berbagai skema kerjasama antara pemerintah dan swasta untuk kemudian disusun model yang mampu memadukan pola yang ada dan sesuai dengan kondisi karakteristik Indonesia. Kegiatan infrastruktur meliputi hal-hal yang sangat luas, oleh karena itu pada kegiatan ini kajian difokuskan pada infrastruktur transportasi yaitu, infrastruktur transportasi darat (jalan, jembatan dan pelabuhan penyeberangan), infrastruktur transportasi laut (pelabuhan laut), infrastruktur transportasi udara (bandar udara). Kegiatan ini akan lebih difokuskan untuk melihat proses kerja sama pemerintah dan investor baik pada tahapan perencanaan, konstruksi, serta pemeliharaan yang dibutuhkan.

Dari uraian tersebut di atas, maka pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- (1) Bagaimana praktik privatisasi BUMN dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia?
- (2) Faktor-faktor apa yang mendorong serta menghambat privatisasi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia?

### 1.3. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengkaji pelaksanaan praktik privatisasi BUMN dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.
2. Untuk menganalisis dan menguraikan faktor-faktor yang mendorong dan hambatan-hambatan privatisasi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.

### 1.4. Signifikansi Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk pihak-pihak yang meminati masalah yang berhubungan dengan peran serta swasta dengan pola kemitraan publik swasta, khususnya pada pihak yang akan terlibat, yang meliputi:

1. Bagi lingkungan akademis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan teoritis terutama mengenai peran swasta dan juga dapat menjadi referensi untuk pihak-pihak yang berminat untuk melakukan penelitian lebih lanjut.
2. Bagi manajemen perusahaan-perusahaan yang akan terlibat dan akan melaksanakan privatisasi, hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai referensi atau masukan untuk melakukan privatisasi pada tahun-tahun berikutnya sehingga dapat meningkatkan kinerja perusahaan.
3. Bagi pemerintah, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk melakukan kemitraan publik swasta dengan baik dan benar (*legal*) dalam kerangka saling menguntungkan.

### **1.5. Sistematika Penulisan**

Secara garis besar, tesis ini disusun kedalam lima bab untuk merangkum hasil penelitian yang dilakukan dan menyimpulkan serta memberikan saran yang berguna pelaksanaan privatisasi. Agar mudah memahami pokok pikiran dalam penelitian ini maka tesis ini dibahas dengan urutan sebagai berikut :

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Terdiri atas uraian mengenai latar belakang masalah, perumusan pokok permasalahan, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, dan sistematika penulisan.

#### **BAB II TINJAUAN LITERATUR DAN METODE PENELITIAN**

Terdiri atas tinjauan literatur yang berkaitan dengan Kebijakan Publik, Kemitraan, Privatisasi dan Bentuk-bentuk Privatisasi, kerjasama publik swasta (*public-privat partnership*) dan metode penelitian yang terdiri dari jenis penelitian, obyek penelitian, teknik pengumpulan data serta analisis data.

#### **BAB III DESKRIPSI OBYEK PENELITIAN**

Terdiri atas uraian praktik Privatisasi BUMN dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, baik yang sedang dilaksanakan dan yang akan dilaksanakan.

#### **BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Terdiri dari analisis perpektif praktik privatisasi dalam penyediaan

infrastruktur dengan pola kemitraan publik swasta dan menjelaskan faktor-faktor yang mendorong serta hambatan dalam bentuk-bentuk kemitraan tersebut dengan menggunakan analisis kasus-kasus BUMN. Dari hasil penelitian tersebut akan menghasilkan privatisasi yang efektif.

## **BAB V SIMPULAN DAN SARAN**

Terdiri atas kesimpulan hasil penelitian dan saran-saran sebagai masukan bagi pihak-pihak terkait dalam pelaksanaan privatisasi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.

